

สรุปการประชุม Public Policy Forum ครั้งที่ 1  
เรื่อง ความปลอดภัยช่วงสงกรานต์ในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์  
วันจันทร์ที่ 10 เมษายน 2566 เวลา 09.30-12.00 น. ผ่านระบบออนไลน์

ขอเชิญเข้าร่วม PUBLIC POLICY FORUM ครั้งที่ 1

**ความปลอดภัยช่วงสงกรานต์ในการเดินทาง  
ด้วยรถจักรยานยนต์**

โดย

**ดร.สุเมธ รัตติกุล**  
มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

**ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สโรช บุญศิริพันธ์**  
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

**ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สังจาก จอมโนนเขว**  
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

**ศาสตราจารย์ ดร.วัฒนวงศ์ รัตนวราห**  
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

วันจันทร์ที่ 10 เมษายน 2566  
เวลา 09.30 - 12.00 น.  
ผ่าน Zoom

กิจกรรม

09.30 - 09.40 น. กล่าวเปิดการเสวนา  
09.40 - 10.00 น. อั่งสรุปเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง แผนที่จะวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนของจักรยานยนต์ในประเทศไทย  
10.00 - 10.20 น. อั่งสรุปเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง การพัฒนาระบบระบุความเสี่ยงสำหรับจักรยานยนต์ด้วยเซนเซอร์ในเสารถไฟฟ้า  
10.20 - 10.40 น. อั่งสรุปเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง เทคโนโลยีและการจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับจักรยานยนต์ในพื้นที่นครโฮงรีนทร์  
10.40 - 11.00 น. อั่งสรุปเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง การประยุกต์ใช้แนวคิดผังจราจรพิเศษสำหรับจักรยานยนต์ เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน การวิเคราะห์ความแตกต่างในบริบทของภูมิภาค  
11.00 - 11.50 น. เปิดองค์ความรู้และคำถาม  
11.50 - 12.00 น. สรุปและปิดการเสวนา

ลงทะเบียน

การประชุม Public Policy Forum ครั้งที่ 1 เรื่อง ความปลอดภัยช่วงสงกรานต์ในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ เป็นโครงการที่เกิดขึ้นจากสำนักประสานงานวิจัยเชิงนโยบายเพื่องานนิติบัญญัติ สำหรับสังคมคุณภาพและผู้สูงวัยได้รับการจัดตั้งร่วมกันระหว่างสถาบันคลังสมองของชาติและสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเวทีในการสื่อสารและการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ช่วงสงกรานต์ซึ่งได้รับการสนับสนุนทุนวิจัยจาก วช. และเพื่อนำเสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสู่ภาคนิติบัญญัติและภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อหาแนวทางลดข้อปัญหาที่เกิดขึ้นประกอบด้วยเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรได้เห็นชอบให้สำนักวิชาการดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการดังกล่าวให้แก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องในกระบวนการนิติบัญญัติได้เข้าร่วมการประชุม การประชุมครั้งนี้จัดขึ้นในวันจันทร์ที่ 10 เมษายน 2566 เวลา 09.30-12.00 นาฬิกา โดยเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วยโปรแกรม Zoom มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 94 คน เป็นบุคลากรของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรจำนวน 23 คน จำแนกเป็น สำนักวิชาการ จำนวน 15 คน สำนักกรรมการ 1 จำนวน 4 คน สำนักกรรมการ 2 จำนวน 3 คน และสำนักกรรมการ 3 จำนวน 1 คน ในการบรรยายแบ่งเป็น 4 เรื่อง คือ 1) ข้อเสนอเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง แผนที่จะวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนของจักรยานยนต์ในประเทศไทย 2) ข้อเสนอเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง การพัฒนาระบบระบุจุดเสี่ยงสำหรับจักรยานยนต์

ด้วยเซ็นเซอร์ในสมาร์ตโฟน 3) ข้อเสนอเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง เทคโนโลยีและการจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์ในพื้นที่นครชัยบุรีนทร์ 4) ข้อเสนอเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง การประยุกต์ใช้แนวคิดของจรรยาบรรณวิชาชีพสำหรับรถจักรยานยนต์เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน: การวิเคราะห์ความแตกต่างในบริบทของภูมิภาค สรุปผลการประชุมได้ดังนี้

### กล่าวเปิดการเสวนา

โดย ดร.วิภาวรัตน์ ตีอ่อน ผู้อำนวยการสำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

สำนักงานการวิจัยแห่งชาติในฐานะหน่วยงานหลักของประเทศในการบริหารจัดการทุนวิจัยและนวัตกรรมรวมถึงการพัฒนาประเทศด้วยกลไกที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยและนวัตกรรมได้เล็งเห็นความสำคัญในการพัฒนานโยบายและต้นแบบเพื่อสร้างสังคมไทยไร้ความรุนแรง ให้ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินรวมถึงสวัสดิภาพสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านความปลอดภัยทางถนน และอีกไม่กี่วันที่จะถึงเทศกาลสงกรานต์ ประชาชนส่วนใหญ่ก็จะมีการเดินทางสัญจรกลับบ้าน ซึ่งในช่วงเทศกาลนี้จากข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะในเรื่องของรถจักรยานยนต์ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุค่อนข้างสูง มีเรื่องของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์เป็นจำนวนค่าเฉลี่ยต่อปีเป็นจำนวนมาก ซึ่งสาเหตุหลักก็เกิดจากการขับขี่ความเร็ว การย่อนศร การไม่สวมหมวกนิรภัย ถือว่าเป็นการสูญเสียที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมและยังบ่งบอกถึงคุณภาพชีวิตที่เป็นค่าเป้าหมายที่ไม่เหมาะสม ซึ่งรัฐบาลมีวาระแห่งชาติในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุให้น้อยลงน้อยกว่า 12 คนต่อแสนประชากรในปี 2570 ในการขับเคลื่อนการวิจัยและพัฒนาเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว วช. ได้ให้การสนับสนุนการวิจัยและนวัตกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้มีการขับเคลื่อนในเชิงนโยบายที่เป็นรูปธรรม รวมทั้งได้จัดให้มีเวทีเสวนาในครั้งนี้เพื่อร่วมกันหากระบวนการการนำนโยบายเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ในโอกาสนี้ วช. ขอขอบคุณสถาบันคลังสมองของชาติที่ได้จัดให้มีการเสวนา Public Policy Forum เพื่อความปลอดภัยช่วงสงกรานต์ในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์และหวังว่าจะเป็นประโยชน์และมีคุณค่าต่อแวดวงวิจัยและหน่วยวิชาการและมิติทางสังคมจากประชาชนทุกคน วช. พร้อมที่จะเป็นส่วนหนึ่งและเป็นกำลังสำคัญที่จะช่วยขับเคลื่อนสิ่งสมงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อเป้าหมายที่จะลดอัตราการเสียชีวิตให้เหลือน้อยกว่า 12 คนต่อแสนประชากรโดยใช้การวิจัยและนวัตกรรม

### ข้อเสนอเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง แผนที่งานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนของจักรยานยนต์ในประเทศไทย

โดย ดร.สุเมธ องกิตติกุล มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

รถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน คนไทยยังตายจากอุบัติเหตุสูงมากและมีผู้เสียชีวิตกว่าร้อยละ 74.5 มาจากรถจักรยานยนต์ และประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตต่อแสนประชากรสูงกว่าค่าเฉลี่ยของโลก ปัจจุบันมีรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสมมากกว่า 22 ล้านคัน (ครึ่งหนึ่งของรถจดทะเบียนสะสมทั้งหมด) รถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่เฉลี่ยประมาณ 1.9 ล้านคันต่อปี สถานการณ์งานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนของไทยตั้งแต่ พ.ศ. 2543–2564 พบว่า ผลการศึกษารายงานที่เกี่ยวข้องมีจำนวนมากขึ้นและอยู่ในช่วงที่มีการประกาศให้เป็น First Decade of Action for Road Safety 2011–2022 (2554–2563) กล่าวได้ว่ามีการให้ความสำคัญกับปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนมีผลต่องานศึกษาที่เพิ่มขึ้น โดยการศึกษาส่วนใหญ่เน้นศึกษาเกี่ยวกับ “ผู้ใช้นถนนและพฤติกรรมเสี่ยง” เป็นหลัก (ร้อยละ 37) รองลงมาคือ งานศึกษาด้านข้อมูลและสถานการณ์ (ร้อยละ 23) และการบริหารจัดการ (ร้อยละ 15) ตามลำดับ

จากงานวิจัยทั้งหมดนี้มีงานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์และหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 10 ผลจากการจัดกลุ่มงานวิจัยตามกรอบ 5 เสาหลักของการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ส่วนใหญ่ศึกษาประเด็นในเสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และมีงานวิจัยในหัวข้อการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง มาตรการความเร็วมือถือความรู้ที่อยู่ข้าง แต่องค์ความรู้ที่มียังไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหา จากการศึกษาผลงานวิจัยจากฐาน TRSL (พ.ศ. 2555–2564) และแหล่งอื่น ๆ จำนวน 213 เรื่อง พบว่างานวิจัยส่วนใหญ่เน้นไปที่การวิเคราะห์พฤติกรรมเสี่ยงและวิเคราะห์กลุ่มเสี่ยง จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุและการสำรวจในพื้นที่ศึกษา มีการศึกษาที่แสดงหลักฐานเชิงประจักษ์ถึงผลของการดำเนินมาตรการ เช่น การติดตั้งกล้อง CCTV ในพื้นที่ สามารถลดการขับซิ่งที่ขับเร็วเกินกำหนด การแก้จุดเสี่ยงสามารถลดอุบัติเหตุได้ รวมถึงมีการศึกษาแนวทางและวิธีการในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน เช่น แนวทางการสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานและชุมชน การใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการดำเนินงาน (แต่ยังมีไม่มากนัก) อย่างไรก็ตาม งานศึกษาที่เป็นการศึกษาประเมินมาตรการหรือวิธีการแก้ปัญหา ยังไม่ครบทุกมาตรการ และการดำเนินมาตรการของไทยยังขาดงานศึกษาเชิงประเมินผล มาตรการที่ควรมีงานศึกษาเพิ่มเติม คือ การลดพฤติกรรมเสี่ยงจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับซิ่งยานพาหนะ การยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย การทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์ การพัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ การพัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัยทางถนนของประเทศ ซึ่งยังขาดงานศึกษาเชิงประเมินผลมาตรการ ในเรื่องมาตรการสวมหมวกนิรภัย มาตรการควบคุมความเร็ว การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง และการสร้างถนนที่ปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์ แต่มีข้อสังเกตว่างานวิจัยที่ผ่านมาอาจจะมีการศึกษามากพอแล้ว แต่อาจจะไม่ได้นำมาใช้ในการปฏิบัติหรืออาจจะมีให้นำมาปฏิบัติ แต่ไม่ได้มีการประเมินผลจึงทำให้ไม่ทราบว่างานวิจัยได้ถูกนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมหรือไม่

ข้อจำกัดของระบบการทำงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนของไทย ได้แก่ 1) ปัญหาด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการสนับสนุนทุนวิจัย รวมทั้งการรับค่าตอบแทนของนักวิจัย 2) ปัญหาเชิงระบบโครงสร้างของหน่วยงานให้ทุนวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนที่มีลักษณะแยกออกจากกัน และไม่มีเชื่อมโยงกัน 3) ขาดฐานข้อมูลงานวิจัยกลาง ทำให้มีปัญหาคงควบคุมคุณภาพและความซ้ำซ้อนของงานวิจัย 4) ขาดความเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานวิชาการ หน่วยงานให้ทุน และหน่วยงานปฏิบัติงานในการต่อยอดองค์ความรู้ที่ได้จากงานวิจัย และ 5) ขาดกลไกในการผลักดันองค์ความรู้จากงานวิจัยไปสู่ระดับนโยบาย ข้อจำกัดของระบบการทำงานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนนำมาสู่ข้อจำกัดในการจัดทำข้อเสนอแนะแผนที่งานวิจัยได้ 2 ประเด็นหลัก คือ ข้อจำกัดของฐานข้อมูลงานวิจัย เพื่อวิเคราะห์ช่องว่างความรู้เพื่อนำมาจัดทำข้อเสนอแนะที่งานวิจัย และข้อจำกัดในการผลักดันช่องว่างทางความรู้และแผนที่งานวิจัยไปสู่ระดับนโยบาย

ข้อเสนอแนะประเด็นวิจัยที่ควรสนับสนุน

ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2565–2567) ควรพิจารณาให้ทุนสนับสนุนในประเด็นวิจัยต่อไปนี้

1. การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มเยาวชนและนักขับหน้าใหม่ ที่มุ่งเน้นเรื่องส่งเสริมการขับซิ่งปลอดภัย ความเร็ว หมวกนิรภัย และแอลกอฮอล์
2. การเดินทางที่ไม่ใช้ยานยนต์ที่มุ่งเน้นเรื่องการศึกษาในเชิงสาเหตุ วิธีการ/มาตรการในการส่งเสริมและการประเมินผลที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถจักรยานยนต์ไปสู่การเดินทางที่ไม่ใช้จักรยานยนต์หรือการเดินทางที่ปลอดภัยกว่า

3. การส่งเสริมมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่มุ่งเน้นการหาแนวทางการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงการศึกษาทบทวนกฎหมายและกฎระเบียบให้ทันสมัยและสอดคล้องกับหลักสากล

4. การช่วยเหลือกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์หลังเกิดเหตุ ที่มุ่งเน้นการพัฒนาระบบแพทย์ฉุกเฉิน การพัฒนาเทคโนโลยีในการแจ้งเหตุ

5. การพัฒนาระบบฐานข้อมูลที่มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการจัดเก็บและเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานและในพื้นที่

ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2568-2570) ควรพิจารณาให้ทุนสนับสนุนในประเด็นวิจัยต่อไปนี้

1. การยกระดับมาตรฐานรถจักรยานยนต์ที่มุ่งเน้นการพัฒนามาตรฐานทั้งในด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และเทคโนโลยีของรถจักรยานยนต์และอุปกรณ์ป้องกันต่าง ๆ

2. การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการที่มุ่งเน้นการหาแนวทางปรับปรุงโครงสร้างการบริหารในด้านการกำหนดบทบาทหน้าที่และผู้รับผิดชอบที่ชัดเจนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

3. การสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานและชุมชนที่มุ่งเน้นการประเมินการทำงานของหน่วยงานในพื้นที่และการพัฒนาโครงการส่งเสริมความปลอดภัยและการสร้างการมีส่วนร่วมในชุมชน

ข้อเสนอแนะกลไกการกำหนดแผนที่งานวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

แนวทางแก้ไขและตัวอย่างกลไกในการกำหนดแผนที่งานวิจัยไปสู่การกำหนดนโยบายมี ดังนี้

1. การแบ่งขอบเขตของการสนับสนุนงานวิจัยในการพัฒนาระบบการให้ทุนวิจัยด้านความปลอดภัยทางถนน

2. การกำหนดโครงสร้างองค์กรที่มีบทบาทในการส่งเสริมงานวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น มีคณะทำงานภายใต้คณะอนุฯ 6 เพื่อกำหนดกรอบและทิศทางของงานวิจัยทุกปีให้ตอบโจทย์ปัญหา รวมถึงรวบรวมงานวิจัยต่าง ๆ ที่หน่วยให้ทุนได้สนับสนุนทุนไปแล้ว และรวบรวมองค์ความรู้และสังเคราะห์เพื่อนำไปเสนอแนวทางในการกำหนดนโยบายต่อไป

3. การสร้างแรงจูงใจต่อการทำงานวิจัยของหน่วยงานภาครัฐ เช่น การมีค่าตอบแทนการทำงานวิจัยที่เหมาะสม ผลประโยชน์ต่อการพิจารณาตำแหน่ง เป็นต้น

4. การพัฒนาฐานข้อมูลการวิจัย เพื่อให้เกิดระบบข้อมูลที่เป็นสื่อกลางรวบรวมงานวิจัยไว้ในแหล่งเดียวกัน เช่น มี platform สำหรับการบูรณาการฐานข้อมูลงานวิจัยให้อยู่ภายใต้ระบบเดียวกันเพื่อเป็นแหล่งความรู้สำหรับนำไปใช้ประโยชน์

แนวทางการผลักดันงานวิจัยไปสู่ระดับนโยบาย

การออกแบบกระบวนการวิจัยเพื่อขับเคลื่อนไปสู่ นโยบาย ควรออกแบบกระบวนการวิจัยให้มีความเชื่อมโยงระหว่างกระบวนการวิจัยกับการสื่อสารข้อมูล ความรู้ ข้อเสนอจากงานวิจัยและการผลักดันใช้ประโยชน์จากงานวิจัยให้เป็นกระบวนการอย่างต่อเนื่อง หากต้องการให้งานวิจัยถูกนำไปใช้ประโยชน์ในเชิงนโยบายมากขึ้น จะต้องสร้างกลไกเชื่อมต่อระหว่างภาครัฐและภาควิจัย และควรต้องเป็นกลไกที่ทำให้เกิดปฏิสัมพันธ์ในเชิงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างกันได้ หากมีกลไกที่เชื่อมโยงให้เกิดการแลกเปลี่ยนข้อมูล

ระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับนักวิจัยอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอแล้วจะส่งผลให้ทราบความต้องการของผู้ใช้และมีผลงานวิจัยที่ตอบสนองต่อความจำเป็นและความต้องการมากขึ้นได้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการติดตามและประเมินผลการขับเคลื่อนงานวิจัย

1. ส่งเสริมงานวิจัยด้านการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะกับมาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมายที่นำไปสู่การกำหนดกลยุทธ์ในการบริหารจัดการให้เกิดระบบการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน
2. ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาโจทย์วิจัยเพื่อออกแบบระบบที่ส่งเสริมความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับพื้นที่ โดยสนับสนุนการสร้างเครือข่ายทางวิชาการระหว่างส่วนกลางและภูมิภาคเพื่อจัดทำงานวิจัย
3. พัฒนากลไกที่ทำหน้าที่เป็นหน่วยประสานและบริหารจัดการเพื่อขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนระดับชาติด้วยระบบติดตามและประเมินผลองค์ความรู้งานวิจัย โดยกลไกดังกล่าวต้องทำให้เกิดปฏิสัมพันธ์ในเชิงการแลกเปลี่ยนความรู้และข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบ หน่วยจัดสรรทุนวิจัย ภาควิชาการ ภาครัฐกิจ และภาคประชาสังคมอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ เพื่อผลิตองค์ความรู้ที่สนองต่อความต้องการทางนโยบาย

**ข้อสรุปเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง การพัฒนาระบบระบุจุดเสี่ยงสำหรับจักรยานยนต์ด้วยเซ็นเซอร์ในสมาร์ตโฟน**

โดย ผศ. ดร.สโรช บุญศิริพันธ์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ปัญหาหนึ่งที่สำคัญของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ คือ ปัญหาคุณภาพพื้นผิวจราจร เช่น ถนนมีหลุมบ่อ มีน้ำท่วมขัง มีรอยปะนูนหรือมีพื้นผิวที่ไม่เรียบ เป็นต้น ส่งผลให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บหรือถึงขั้นเสียชีวิต เทคโนโลยีขั้นสูงหลายชนิดถูกนำมาประยุกต์ใช้เป็นเครื่องมือวัดผลและจัดเก็บข้อมูลที่มีราคาต่ำ แต่มีประสิทธิภาพสูง เช่น ปัญญาประดิษฐ์ ระบบเซ็นเซอร์ไร้สาย โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษา คือ 1) เพื่อพัฒนาระบบเก็บข้อมูลสภาพถนนด้วยเซ็นเซอร์ในสมาร์ตโฟน 2) เพื่อพัฒนาแบบจำลองที่ใช้ระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย และให้คะแนนระดับความปลอดภัยของถนนสำหรับการขับขี่รถจักรยานยนต์ 3) เพื่อพัฒนาระบบแจ้งเตือนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเข้าใกล้จุดเสี่ยงและจุดอันตราย

การเก็บข้อมูลในการศึกษาวิจัย ได้เก็บข้อมูลในช่วงระยะเวลา 7-11 กรกฎาคม 2565 และ 26-29 มกราคม 2566 พื้นที่เก็บข้อมูล ได้แก่ สระบุรี นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ร้อยเอ็ด ยโสธร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี ภูเก็ต ลพบุรี สิงห์บุรี นครสวรรค์ ความยาวถนนที่ใช้เก็บข้อมูลโดยรวมคือ 1,532.9 กิโลเมตร โดยเก็บข้อมูลดัชนีความขรุขระ (IRI) ข้อมูลค่าความเร่ง ข้อมูลดัชนีความขรุขระสากล (IRI) รถสำรวจของกรมทางหลวงที่มีการติดตั้ง Laser profilers ข้อมูลความเร่งและไฟล์ภาพวิดีโอของแอปพลิเคชัน Smooth Ride Recorder ที่ติดตั้งในสมาร์ตโฟน

สรุปผลการวิจัย การตรวจจับหลุมบ่อมีความแม่นยำร้อยละ 91-99 ซึ่งเพียงพอต่อการนำไปใช้คัดกรองถนนที่มีจุดเสี่ยงหรือจุดอันตราย สร้างแรงจูงใจให้หน่วยงานราชการนำระบบไปใช้เก็บข้อมูลการประยุกต์ใช้ระบบ Smooth Ride ให้สามารถใช้กับแอปพลิเคชันอื่นได้ ซึ่งเป็นการพัฒนาแบบจำลองสำหรับตรวจจับหลุม บ่อ และรอยปะ

ปัญหาและอุปสรรค ในการศึกษาวิจัยพบปัญหาหลายประการ คือ ความแม่นยำของแผนที่ยังไม่ตรงกับความจริง กล่าวคือ เส้นถนนข้อมูลภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) ไม่ตรงกับถนนจริง ความละเอียดของแผนที่ยังไม่ละเอียดพอ โดยเส้นถนนข้อมูลภูมิศาสตร์ (Geographic Information System : GIS) ไม่ได้แยกฝั่งถนน อีกทั้งปริมาณข้อมูลที่เก็บได้ยังน้อย เมื่อเทียบกับถนนทั้งหมด การแจ้งเตือนผู้ใช้งานด้วยภาพ/เสียง/การสั่น ในสภาพแวดล้อมจริง

#### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อภาครัฐ

ควรมีการพัฒนาแผนที่ถนนกลาง (base map) ของกระทรวงคมนาคมและกระทรวงมหาดไทยที่มีความละเอียดและแม่นยำ และควรมีการเก็บข้อมูลสภาพถนนแบบ Cloud sourcing โดยใช้ยานพาหนะที่มีอยู่แล้วของภาครัฐ เช่น รถเมล์ รถขยะ รถที่ใช้ลาดตระเวนของฝ่ายซ่อมบำรุง นอกจากนี้ การกระจายข้อมูล (Open data) มีการพัฒนา Application Programming Interface หรือ API ให้ภาคเอกชนสามารถนำข้อมูลสภาพผิวถนนไปใช้งานได้ทันที

#### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อภาคเอกชน

ควรมีการนำเอาข้อมูลสภาพผิวจราจร และข้อมูลจุดเสี่ยง/จุดอันตรายของภาครัฐไปประยุกต์ใช้เข้ากับ Mobile Application ของผู้ให้บริการ เช่น Google Map, Rider App ของ Food delivery และบริษัทส่งของ/พัสดุ เป็นต้น

### ข้อสรุปเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง เทคโนโลยีและการจัดการความปลอดภัยทางถนนสำหรับรถจักรยานยนต์ในพื้นที่นครชัยบุรีรินทร์

โดย ผศ.ดร.สัจจกาจ จอมโนนเขวามา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

การศึกษานี้เป็นการศึกษาในเขตพื้นที่ของนครชัยบุรีรินทร์ ซึ่งมีจำนวน 4 จังหวัด ได้แก่ นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ 1 ใน 3 ของประเทศไทย เนื่องจากมีจำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมาก โดยพื้นที่ของทั้ง 4 จังหวัดนั้นมีเส้นทางเชื่อมต่อถึงกันในระยะทางที่ยาวและมีปริมาณจราจรที่ค่อนข้างสูง

#### วัตถุประสงค์โครงการ

1. เพื่อพัฒนามาตรการด้านความปลอดภัยทางท้องถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่นครชัยบุรีรินทร์
2. เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้การจัดการความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์บนท้องถนนสู่ชุมชนในพื้นที่นครชัยบุรีรินทร์

#### การดำเนินการศึกษา

1. การทบทวนการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ทบทวนทฤษฎีการวิเคราะห์จุดอันตราย (Identification Hazardous Locations) การวิเคราะห์ในรูปแบบตารางไขว้ หลักการแก้ไขเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและการเสียชีวิต หลักการประยุกต์ใช้อุปกรณ์ยับยั้งความเร็ว การใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (Geographic Information System) การประยุกต์ใช้หลักสูตรด้านความปลอดภัย ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ (Unsafe Act) แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

2. การรวบรวมข้อมูล รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ จากกรมทางหลวง, กรมทางหลวงชนบท, สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 9, ศูนย์อำนวยความสะดวกภัยทางถนน

3. การดำเนินการสำรวจข้อมูล กำหนดพื้นที่และสำรวจข้อมูลพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยอ้างอิงจากข้อมูลอุบัติเหตุมี สำรวจและวิเคราะห์ความเสี่ยงอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในพื้นที่นครชัยบุรีรินทร์ จากข้อมูลอุบัติเหตุสามารถระบุจุดที่เสี่ยงอันตราย จัดประชุมเชิงปฏิบัติการการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนโดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและการจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่นครชัยบุรีรินทร์ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4. การวิเคราะห์ข้อมูล การวิเคราะห์แผนที่จุดเสี่ยงในพื้นที่ที่ศึกษา โดยใช้ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์และการประมาณค่าความหนาแน่นเชิงพื้นที่ (Kernel Density Estimation) ร่วมกับการวิเคราะห์ผลทางสถิติ ซึ่งมีการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ในรูปแบบตารางหรือเรียกว่า Cross tabulation เพื่อหาปัจจัยต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกันของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น สำรวจเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่และปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจมีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติความแตกต่างความรู้ความเข้าใจก่อนและหลังของผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการ

การวิเคราะห์จุดเสี่ยงด้วย GIS การพัฒนาแผนที่พฤติกรรมความปลอดภัย โดยใช้ข้อมูลอุบัติเหตุตั้งแต่ พ.ศ. 2561-2563 และคัดเลือกเฉพาะอุบัติเหตุที่มีรถจักรยานยนต์ร่วมด้วย โดยแผนที่พฤติกรรมความปลอดภัย แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) แผนที่ระดับจังหวัด ได้แก่ แผนที่แสดงพื้นที่อันตราย และแผนที่แสดงจำนวนผู้เสียชีวิต และ 2) แผนที่ระดับอำเภอ โดยคัดเลือกอำเภอที่มีอัตราการเสียชีวิตสูง ซึ่งอำเภอที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงของแต่ละจังหวัดในพื้นที่นครชัยบุรีรินทร์ สรุปได้ดังนี้

จังหวัดนครราชสีมา ได้แก่ อำเภอปากช่อง และอำเภอสูงเนิน

จังหวัดชัยภูมิ ได้แก่ อำเภอคอนสวรรค์ อำเภอหนองบัวระเหว อำเภอซับใหญ่ และอำเภอป่าหน่วจมรงค์

จังหวัดบุรีรัมย์ ได้แก่ อำเภอเฉลิมพระเกียรติ

จังหวัดสุรินทร์ ได้แก่ อำเภอเมือง อำเภอปราสาท อำเภอกาบเชิง และอำเภอสังขะ

การวิเคราะห์จุดอันตรายแบ่งเป็นระดับจังหวัดและอำเภอ สรุปได้ดังนี้

จังหวัดนครราชสีมา มีจุดอันตราย 45 จุด ครอบคลุมพื้นที่ 10 อำเภอจากทั้งหมด 32 อำเภอ ส่วนมากอยู่ที่อำเภอเมืองนครราชสีมา 7 จุด และอำเภอปักธงชัย 5 จุด

จังหวัดชัยภูมิ มีจุดอันตราย 91 จุด ครอบคลุมพื้นที่ 14 อำเภอจากทั้งหมด 16 อำเภอ ส่วนมากอยู่ที่อำเภอหนองบัวระเหว 11 จุด อำเภอเนินสง่า 11 จุด และอำเภอเกษตรสมบูรณ์ 9 จุด

จังหวัดบุรีรัมย์ มีจุดอันตราย 30 จุด ครอบคลุมพื้นที่ 7 อำเภอ จากทั้งหมด 23 อำเภอ ส่วนมากอยู่ที่อำเภอพุทไธสง 11 จุด อำเภอประโคนชัย 4 จุด และอำเภอลำปลายมาศ 4 จุด

จังหวัดสุรินทร์ มีจุดอันตราย 36 จุด ครอบคลุมพื้นที่ 8 อำเภอ จากทั้งหมด 17 อำเภอ ส่วนมากอยู่ที่อำเภอปราสาท 8 จุด อำเภอสังขะ 7 จุด และอำเภอเมืองสุรินทร์ 6 จุด

## ผลการวิจัย

ลักษณะพฤติกรรมเสี่ยงที่พบมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ผู้ซ้อนไม่สวมหมวกนิรภัย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย การขับขี่ไม่เปิดไฟก่อนเลี้ยว เมื่อทำการวิเคราะห์แบบจำลองสมการโครงสร้างพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยแบบสอบถาม (Motorcycle Rider Behavior Questionnaire: MRBQ) พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ความผิดพลาดในการขับขี่ ความผิดพลาดในการควบคุมการขับขี่ผาดโผน ส่วนการประยุกต์ใช้อุปกรณ์ยับยั้งความเร็วแบบชั่วคราวบริเวณหน้าโรงเรียน โดยทำการเก็บข้อมูลความเร็วของยานพาหนะบริเวณหน้าโรงเรียนก่อนทำการลงพื้นที่เพื่อติดตั้งอุปกรณ์ยับยั้งความเร็วแบบชั่วคราว การติดตั้งอุปกรณ์ยับยั้งความเร็วแบบชั่วคราว รูปแบบของการตั้งกรวยจราจร โดยทำการออกแบบรูปแบบการติดตั้งหลายรูปแบบ เพื่อใช้เปรียบเทียบประสิทธิภาพในการลดความเร็ว พิจารณาตามความเหมาะสมในบริบทของถนน หลังจากประเมินผลพบว่า การใช้อุปกรณ์ยับยั้งความเร็วแบบชั่วคราวบริเวณหน้าโรงเรียนสามารถลดความเร็วของรถที่ผ่านบริเวณหน้าโรงเรียนอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ ได้มีการถ่ายทอดองค์ความรู้ผ่านการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและการจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่นครชัยบุรินทร์ โดยมีการจัดอบรมหลักสูตรการปฏิบัติการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน การจัดการความปลอดภัยทางถนนให้แก่หน่วยงานในพื้นที่ และการประยุกต์ใช้โดรนในการสอบสวนอุบัติเหตุ อีกทั้งมีการประเมินความรู้เกี่ยวกับการสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพื่อตรวจสอบความรู้ความเข้าใจของผู้เข้าร่วมประชุม โดยการทำแบบทดสอบก่อนและหลังพบว่า หลังการถ่ายทอดองค์ความรู้การสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่มีความรู้เพิ่มขึ้นในระดับสูงก่อนการอบรม

### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

#### การวิเคราะห์จุดเสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

1. ระบบจัดเก็บข้อมูลระดับพื้นที่ การสำรวจข้อมูล การเก็บข้อมูลเชิงสถิติที่มีความน่าเชื่อถือเพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงสภาพและสาเหตุของปัญหาเพื่อนำไปสู่การแสวงหาแนวทางแก้ไขได้อย่างตรงจุด
2. การดูแลให้ผู้ใช้งานถนนเคารพกฎหมายและกฎระเบียบเพื่อความปลอดภัย โดยการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อเนื่องสม่ำเสมอ

#### การจัดการความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน

1. ควรให้ความสำคัญกับการรณรงค์ให้ความรู้และสร้างกระแสความตระหนักในการป้องกันภัยจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนในเยาวชน
2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน มีแนวทางเกี่ยวกับการจัดการลดความเร็วของยานพาหนะบริเวณหน้าโรงเรียนด้วยการใช้อุปกรณ์ยับยั้งความเร็วแบบชั่วคราว
3. สอบสวนอุบัติเหตุทางถนนและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและการจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่นครชัยบุรินทร์
4. หน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนและที่เกี่ยวข้อง ควรได้รับการฝึกอบรมเรื่องการสอบสวนอุบัติเหตุ เพื่อสามารถนำความรู้การสอบสวนอุบัติเหตุไปปฏิบัติสำหรับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่รับผิดชอบ พร้อมระบุสาเหตุและวิธีแก้ปัญหาเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ
5. ควรมีการสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

## ข้อสรุปเชิงนโยบายจากโครงการวิจัย เรื่อง การประยุกต์ใช้แนวคิดช่องจราจรพิเศษสำหรับรถจักรยานยนต์ เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนน: การวิเคราะห์ความแตกต่างในบริบทของภูมิภาค

โดย ศ.ดร.วัฒนวงศ์ รัตนวราห มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉลี่ย 32.7 คนต่อประชากร 100,000 คน สูงสุดเป็นอันดับ 1 ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย ครั้งหนึ่งของผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนดังกล่าวเป็นกลุ่มผู้ใช้ถนนที่มีความเปราะบาง (vulnerable road users) โดยร้อยละ 74 เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากบนถนนทางหลวงมีการจราจรแบบผสมผสาน (mixed traffic) ยานพาหนะทุกประเภทสัญจรร่วมกัน จึงทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะขณะขับขี่ร่วมกับรถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งการศึกษานี้แบ่งออกเป็นโครงการย่อยภายใต้ชุดโครงการ มีจำนวน 3 โครงการ ดังนี้

โครงการย่อยที่ 1 การประยุกต์ใช้แนวคิดช่องจราจรพิเศษสำหรับรถจักรยานยนต์เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดลำพูน

โครงการย่อยที่ 2 การประยุกต์ใช้แนวคิดช่องจราจรพิเศษสำหรับรถจักรยานยนต์เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดสมุทรปราการ

โครงการย่อยที่ 3 การประยุกต์ใช้แนวคิดช่องจราจรพิเศษสำหรับรถจักรยานยนต์เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดชลบุรี

ผลการวิเคราะห์การประยุกต์ใช้แนวคิดช่องจราจรพิเศษสำหรับรถจักรยานยนต์เพื่อลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ โดยจังหวัดลำพูน ใช้ช่องจราจรแบบ Inclusive lane โดยใช้ไหล่ทางทำเป็นช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์แบบทาสี (กัลป์รถเสมอระดับ) จังหวัดสมุทรปราการ ใช้ช่องจราจรแบบ Inclusive lane โดยเปลี่ยนช่องจราจรซ้ายสุดทำเป็นช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์แบบทาสี (สร้างทางเชื่อมบริเวณจุดกลับรถใต้สะพาน) จังหวัดชลบุรี ใช้ช่องจราจรแบบ Exclusive lane โดยใช้ไหล่ทางทำเป็นช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์และมีกัลดรเอ็กในช่องทางหลัก (กัลป์รถเสมอระดับ)

ผลการวิเคราะห์ด้านทัศนคติเกี่ยวกับช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์ พบว่า จังหวัดลำพูน ประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วย ในส่วนของความเห็นของการไม่เห็นด้วย คือ แบบเดิมที่อยู่แล้ว มีความยุ่งยาก/ไม่สะดวกในการขับขี่ คิดว่าช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์ไม่จำเป็น อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น ทำให้จราจรติดขัด และช่องจราจรของรถจักรยานยนต์มีเพียงพอแล้วแต่อาจมีหลุมกีดขวาง จังหวัดสมุทรปราการ ประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วย ในส่วนของความเห็นของการไม่เห็นด้วย คือ คนใช้รถโดยไม่สนใจช่องจราจร คนขับขี่เร็วขึ้น และการขับขี่ไม่เป็นอิสระ ส่วนในจังหวัดชลบุรี ประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วย ในส่วนของความเห็นของการไม่เห็นด้วย คือ คนใช้รถโดยไม่สนใจช่องจราจร คนขับขี่เร็วขึ้น และการขับขี่ไม่เป็นอิสระ

นอกจากนี้ ได้มีข้อค้นพบว่าถ้าต้องการให้มีมอเตอร์ไซค์เลน (Motorcycle Lane: MC Lane) ควรต้องมีการหาจุดอันตรายของมอเตอร์ไซค์บนถนนในปัจจุบันก่อน ควรต้องดูจำนวนรถบรรทุก เนื่องจากความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์จะมีมากขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ ต้องดูลักษณะกายภาพของถนนว่ามีความพร้อมที่จะทำมอเตอร์ไซค์เลนหรือไม่ และบริเวณที่มีจุดกลับรถมอเตอร์ไซค์ใต้สะพาน หากมีการจัดทำมอเตอร์ไซค์เลน คนในพื้นที่จะเห็นด้วยเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ จากการพิจารณาความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ พบว่าการมีมอเตอร์ไซค์เลนจะมีความคุ้มค่ามาก จากการสอบถามคนในพื้นที่พบว่าคนในพื้นที่จะชอบ MC lane แบบทาสีตีเส้นมากกว่าแบบมีที่กั้น สำหรับในแง่ของกฎหมาย หากเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ของ

MC lane ก็ควรจะมีการกำหนดกฎหมายให้มีความชัดเจน อีกทั้งหากมีการสร้างถนนสายใหม่ (MC) ก็ควรที่จะสร้าง MC lane ไปพร้อมกันเลย

### สรุปและปิดการเสวนา

โดย รองศาสตราจารย์สมพร อิศวิลานนท์ ที่ปรึกษา สถาบันคลังสมองแห่งชาติ

การจัดประชุมเสวนาในครั้งนี้เป็นเวทีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้เกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ มีวัตถุประสงค์เพื่อนำความรู้ที่ได้จากผลงานวิจัยที่ได้รับทุนจาก วช.มาขยายผลสู่กลไกในการใช้ประโยชน์ ซึ่งเป็นการประชุมเสวนาเกี่ยวกับข้อปัญหา พฤติกรรมของผู้ขับขี่ การสร้างถนน ข้อกฎหมาย งบประมาณ รวมถึงการติดตามประเมินผลการใช้เทคโนโลยี และการออกแบบเครื่องมือเพื่อสร้างนวัตกรรมในการลดอุบัติเหตุ เพื่อนำผลการศึกษาวจัยไปใช้ประโยชน์ในการนำข้อคิดเห็นต่าง ๆ ผลักดันไปสู่การปฏิบัติงานทางนิติบัญญัติและการบริหารที่เกี่ยวข้องต่อไป

จากข้อมูลดังกล่าวทั้งหมด พบว่า อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการจราจรทางถนน นับได้ว่าเป็นปัญหาใหญ่ ที่ส่งผลให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินมากในระดับต้น ๆ ของประเทศ และรวมถึงมีผู้บาดเจ็บและผู้พิการอีกจำนวนมาก อีกทั้งจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นในทุก ๆ ปีอย่างต่อเนื่อง ในจำนวนนี้ อุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนที่เกิดขึ้นจากการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์นั้นมีจำนวนมากที่สุด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่มีวันหยุดยาว ที่ผ่านมามีหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีการกิจที่เกี่ยวข้องจะได้ดำเนินการจัดทำมาตรการต่าง ๆ เพื่อหาทางควบคุมให้เกิดการลดอุบัติเหตุกับผู้ขับขี่และเพิ่มความปลอดภัยจากการเดินทางถนน แต่กลับพบว่ามาตรการต่าง ๆ ที่ได้ดำเนินการใช้แล้วยังมีช่องว่าง และยังไม่สามารถแก้ไขลดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนลงได้กว่าเดิมที่เป็นอยู่ งานวิจัยเชิงนโยบายในประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์ที่สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ หรือ วช. ให้การสนับสนุนการศึกษาไว้ในช่วงเวลาที่ผ่านมาจึงมีประโยชน์ มีคุณค่า หน่วยงานภาครัฐหรือภาคนโยบายควรนำมาขยายผลและผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์ในวงกว้าง เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมถึงประชาชนได้เกิดการตื่นตัวในการลดความเสี่ยงและยกระดับให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง และลดอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น โดยเฉพาะช่วงสงกรานต์ ซึ่งมีจำนวนวันหยุดยาวและผู้คนได้ใช้โอกาสนี้ในการเดินทางกลับภูมิลำเนาเป็นจำนวนมาก เพื่อให้เป็นการเดินทางที่มีความปลอดภัยและใส่ใจเพื่อนร่วมทางและเป็นแนวทางในการป้องกัน ลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนต่อไป